

il a pris à partie le Nouveau parti démocratique:

Pour défaire les conservateurs, il faudra persuader ceux qui votent NPD de voter libéral. «Je considère le NPD comme une sorte de moustique qui distrait l'attention des électeurs.»

Il distrait aussi le gouvernement de temps à autre. Je ne connais aucun autre gouvernement qui ait eu plus besoin de distractions.

L'hon. M. Pickersgill: Ne pensez-vous pas que nous en avons eu notre part?

M. Douglas: L'article poursuit:

«Tout homme politique qui défend les doctrines libérales tient à satisfaire la même partie progressiste de la population que veut attirer le NPD.»

La principale caractéristique du NPD, c'est qu'il veut dépenser sans limite et sans aucune réserve.

• (4.50 p.m.)

Il poursuit, et je cite:

Les néo-démocrates agissent comme si l'argent dépensé par le gouvernement tombait du ciel.

Ma foi, monsieur l'Orateur, le souci du ministre des Transports (M. Pickersgill) au sujet des sommes dépensées par le gouvernement est celui d'un gouvernement qui peut se permettre de faire un cadeau annuel de 50 millions de dollars aux trois plus importantes fabriques d'automobiles. N'est-il pas étonnant de constater que le gouvernement se préoccupe tant de ce que le Nouveau parti démocratique lui demande de dépenser pour l'assurance-frais médicaux ou les pensions de vieillesse alors que, sans même en saisir le Parlement, il trouve 50 millions de dollars par année, non pour la population canadienne, mais pour les trois grands de l'industrie de l'automobile? La prochaine fois que le ministre des Transports voudra dire en public que nous croyons que l'argent tombe du ciel, il devrait d'abord expliquer ce cadeau fantastique fait par le gouvernement actuel sans que le Parlement en soit saisi, sans que les membres élus de la Chambre soient consultés, cadeau de 50 millions de dollars par année fait à ces trois sociétés tant que l'accord sera en vigueur.

Or, monsieur l'Orateur, nous voulons savoir ce que le public retirera de ces 50 millions de dollars par année. On nous dit que les compagnies en cause utiliseront cet argent pour agrandir et rééquiper leurs usines pour se conformer aux méthodes de rationalisation. On n'est pas sûr de cela, mais on l'espère. Toutefois, lorsqu'elles auront investi cette somme, qui se chiffrera par 500 millions de dollars pendant dix ans, les nouvelles usines, rééquippées, leur appartiendront, et pourtant

[M. Douglas.]

elles auront été modernisées avec l'argent des contribuables canadiens. C'est là la première chose qu'il ne faut pas oublier. Les Canadiens auront fourni l'argent de l'agrandissement et du rééquippage de ces usines, mais celles-ci n'appartiendront pas à ceux qui auront fourni l'argent. Elles appartiendront aux sociétés Ford, General Motors et Chrysler. Voilà le cadeau qu'a fait le gouvernement actuel.

Je voudrais signaler à la Chambre, en premier lieu, qu'aucune disposition de l'entente ne stipule que le consommateur canadien qui achète une voiture en tirera profit. Les Canadiens continueront à payer, comme ils le font actuellement, les mêmes prix élevés qu'auparavant. Nous avons déjà la preuve que la société Ford du Canada expédie à titre expérimental 400 voitures par mois aux États-Unis. Ces voitures fabriquées au Canada seront vendues aux États-Unis à un prix inférieur au prix exigé au Canada. Nous avons la preuve que la société Chrysler espère expédier 80,000 voitures Valiant qui seront vendues aux États-Unis à un prix sensiblement moins élevé que le prix de détail de la même voiture au Canada. J'ai une pièce justificative de la société Ford qui a expédié une voiture Fairlane à deux portières à Buffalo et d'après laquelle le prix après chargement est de \$2,307.60. La même voiture se vend environ \$2,880 au Canada. Lorsqu'on considère l'écart du change entre les États-Unis et le Canada, cette voiture se vend au Canada pour environ \$300 de plus que la voiture expédiée à Buffalo.

Monsieur l'Orateur, il est ridicule pour quiconque de parler ici d'un accord de libre échange. Il ne s'agit pas de libre échange. Ni vous, ni moi, ni aucun consommateur canadien ne peut, par suite de cette entente, se rendre aux États-Unis pour acheter une automobile et l'importer au Canada. Seuls les trois constructeurs d'automobiles que j'ai nommés peuvent le faire. C'est un privilège très spécial. Je n'ai pu trouver aucune disposition, dans l'accord, garantissant que les prix aux consommateurs canadiens deviendront identiques à ceux que paient les Américains pour les voitures fabriquées au Canada.

Quand on a présenté au comité du Congrès la loi sur le commerce des produits automobiles, il était assez révélateur, à mon avis, qu'y témoigne un M. Leonard Woodcock, vice-président du Syndicat des travailleurs unis de l'automobile. Il n'est pas sans intérêt de